

153-154-155

13 décembre
1879

Senat

Commission

relative au classement du réseau complémentaire
des Chemins de fer d'Intérêt Général

45 S

Séance du 13 Décembre 1879

La séance est ouverte à 3^h $\frac{1}{2}$ sous la Présidence
de M. Coste de Joux l'âge -

Présents: M. Coste de Joux, Calmon, Malus, Bozerman
et Curmiot secrétaire -

Absents: M. Magnin, Président, Bocher, M^l^e de Mabilly
et M^l^e Billot -

Les questions à examiner sont les 4 projets de loi déposés
au Bureau du Sénat par le ministre des Travaux publics
et relatifs aux lignes suivantes:

1^o de Vougeaumont à S. Hippolyte

2^o de Gilley à Pontarlier

3^o de Sablé à Sillé le Guillaume

4^o de Carmaux à Rodey.

M. Curmiot donne lecture des rapports qu'il a préparés
et qui concluent à l'adoption des projets de loi.

Il fait observer qu'après les trois premières lignes, il
ne s'est manifesté aucune opposition et que la
présentation au Sénat des projets de loi que les
concernent ne peut amener aucune discussion.

Pour la quatrième ligne au contraire, celle de Carmaux
à Rodey l'enquête a révélé une opposition aux vœux
et à la Chambre des Députés des observations ont été
présentées contre le tracé proposé par les ingénieurs et
indiqué dans le projet de loi.

Dans cette situation, il conviendrait de poursuivre
la déposition des sénateurs des Landes et de l'Arcy-sur-
Aube (deux départements intéressés). Cette manière de procéder
sera d'ailleurs indispensable toutes les fois que l'on
doit recourir à l'adhésion unanime des intéressés. Elle
aggravait autrement, et vu l'absence de toute discussion
préalable dans les bureaux sur chaque projet de loi
présenté à la Commission des chemins de fer, on s'exposerait

soit à écarter l'impertinente légitation de nos collègues,
soit à obliger ces derniers à porter à la tribune les objections
qui formaient du désaccord au sein du bureau -

La Commission adoptant l'avis exprimé par le Bureau
approuve les trois rapports sur les premiers projets de loi, et
lui donne mandat de consulter les trois sénateurs de
l'Aveyron et les deux sénateurs du Tarn avant
de déposer le quatrième rapport - Autorise d'ailleurs
le dépôt dans le cas où aucune objection ne serait faite
par les collègues de départements précités.

La séance est levée à 4 heures

Le secrétaire

Cunio

Note du secrétaire - M. les sénateurs du Tarn et
de l'Aveyron ayant tous déclaré au sous-secrétaire qu'ils
n'avaient nulle intention d'intervenir dans le débat, et
qu'ils demandaient seulement la prompt exécution des
travaux, le rapport a été déposé conformément aux
conclusions de la Commission -

S.

Séance du 20 Décembre 1879

La séance s'ouvre à 1^h 1/2 sous la présidence de
M. Costelin Doyen d'âge

Etant présents M. Costelin Mabus Rogéon
et Guvriot, secrétaire

Les questions à examiner sont les projets de loi déposés
sur le bureau du Sénat par le Ministre des Travaux publics
et relatifs aux lignes suivantes :

- 1° de Cormeils à Villeneuve sur Lot
- 2° de Mezzana à Corte
- 3° d'Elne à Arles sur Tech
- 4° de Bas Eveth à Germainguy
- 5° de Quimper à Pont l'abbé
- 6° de St Briec au Légué
- 7° de Père Champenois à Vitry le François
- 8° de Roanne à Chalon sur Saône embranchement sur Montchanin
(Incorporation dans le réseau d'intérêt général)
- 9° d'Eu à Dieppe
- 10° de St Laurent de la Prée à la pointe de la Tumeé
- 11° Raccordement de chemin de fer entre la ligne de 9^e Ceinture
et la gare actuelle de St Germain
- 12° de Loudun à Châtelleraulx
- 13° de Moulis à la rive gauche de la Gironde près Samarques

M. Guvriot donne lecture des rapports qu'il a préparés
sur les sept premiers projets et qui concluent à leur
adoption

La Commission autorise le dépôt des rapports et décide
que le rapporteur demandera l'urgence et la discussion
immédiate

La séance est levée à 2^h

Le Secrétaire

Guvriot

4

Séance du 29 Janvier 1880

La séance s'ouvre à 1^h 1/2 sous la présidence de
M^r Testelin Doyen d'âge remplaçant M^r Magnin
Etant présents MM. Testelin, Calmon Docteur Boyerien

M^r de Mabrille. M^r Curmiot

Les questions à examiner sont les projets relatifs déposés au
le Bureau du Sénat par M^r le Ministre des Travaux publics
et relatifs aux lignes ~~étendues~~ au procès verbal

de la dernière séance sous les nos 8 9 10, 11, 12 et 13

Pour la ligne de Roanne à Chalon (nos 8) M^r Curmiot
rapporte qu'il a fait part à M^r le Ministre des Travaux publics
des scrupules de la Commission et demandé au Ministre
de consulter la Commission départementale de la Loire
sur les instructions du Dept

La Commission approuve les démarches de son Secrétaire
Pour les cinq autres lignes, M^r Curmiot donne lecture
des rapports qu'il a préparés et qui concluent à la déclaration
d'utilité publique

La Commission autorise le dépôt de ces rapports et
décide que le rapporteur demandera l'urgence
L'absence est levée à 2 h

Le Secrétaire

Curmiot

Le jour du 28 fevris 1880

La séance s'ouvre à 1^h/₄ sous la présidence de M^r Testelin
Président d'âge -

Etant présents MM. Testelin, Calmon, Malus, Curviot ~~et~~
g^{al} Ballot ~~et~~ Valladon, Ugeux et Provençau -
M^r Curviot donne lecture de la nomination du Président
M^r Testelin est nommé Président -

M^r Curviot donne lecture des rapports sur les projets de loi déposés
par le Ministère des Travaux publics et concernant
1^o la déclaration d'utilité publique de la ligne de Nades à Oletta
2^o la prorogation du délai d'incorporation de la ligne d'Alais au Rhum
et la substitution de la société -

La Commission approuve les conclusions des rapports et autorise
leur dépôt -

La séance est levée à 1^h/₂

Le Président
M. Testelin

Le Secrétaire
Curviot

Le jour du 20 Mars 1880

La séance s'ouvre à 2^h sous la présidence de M^r Testelin -

M^r Curviot donne lecture du rapport qu'il a préparé sur le
projet de loi relatif à l'incorporation dans le réseau d'intérêt général
de la ligne de fer de Montiers à Albertville -

La Commission approuve le projet, autorise le dépôt et la discussion
d'urgence et de discussion immédiate -

La séance est levée à 2^h/₄

Le Président
M. Testelin

Le Secrétaire
Curviot

Séance du 27 Mai 1880 :

La séance s'ouvre à 2^h 1/2 sous la présidence de M^r Coste
Présents MM Coste, Curriot, Malin, Bocher
M^r de Malville, Boyérian et Vieillard Nizyon
M^r Curriot donne lecture de rapports qu'il a préparés pour les
projets de loi relatifs aux lignes suivantes :

- 1° de Nozême à Vity le Français
- 2° de Roanne à Chalosse avec embranchement sur Montchaubin
- 3° de Chateaufort à Courmon St Martin

La Commission approuve les rapports, autorise le dépôt et décide que
le rapporteur demandera l'urgence ~~pour~~ la discussion

La séance est levée à 2^h 40 minutes

Le Président

Le Secrétaire

M^r Coste

Curriot

Séance du 9 Juin 1880

La séance s'ouvre à 2^h 1/2 sous la présidence de M^r Vieillard Nizyon
Doyen d'âge -

M^r Curriot donne lecture des six rapports qu'il a préparés sur
les projets de loi relatifs aux lignes suivantes :

- 1° de Mont de Marsan à St Sever
- 2° de Martheville à Siggurande
- 3° de Pont Audemer à Quettreville
- 4° d'embranchement entre la ligne d'Elbeuf à Norme et celle de Serquigny à Norme
- 5° de Méziac à La Goussier
- 6° de St-Sébastien à Queiro

La Commission approuve les rapports et autorise le dépôt, et
décide que le rapporteur demandera l'urgence le jour de la discussion

La séance est levée à 2^h 50

Le Président

Le Secrétaire

Vieillard-Nizyon

Curriot

Leau de J. Juillet 1880

La séance s'ouvre à 2 h 1/2 sous la présidence de M. Coste -
Étaient présents MM Coste, Currier secrétaire, Vieillard Nizet, Malou, N^o de Malville et Boyerain -

M. Minard est entendu pour explications sur l'amendement qu'il a déposé.

Il dit que la ligne proposée est la plus longue, la plus chère (en regard aux difficultés techniques) et qu'elle porte atteinte aux droits acquis -

Au lieu de partir de Guéret, il veut partir de la Brosme et aboutir à Langléden.

On construirait 38 kilomètres au lieu de 44 - Différence 6 kilomètres 500

soit 1 million
Par lui d'un tracé accidenté - sera un tracé facile, et d'une construction beaucoup plus économique -

Il invoque l'autorité de M. Adolphe Carnot ^{de 1840} - qui se prononce
Léon - Désirerait un tracé plus riche - mais serait plus coûteux ^{de 1/2 ou 2/3} - 2 Paula Brosme
on aurait une économie de ^{par économie} construction -

On dit qu'il importe qu'un chef lieu de département soit tête de ligne - L'argument est commun aux deux tracés -

On dit aussi que l'arrondissement d'Aubusson serait défavorisé si l'on partait pour la Brosme - puisqu'il y a augmentation de parcours - Ce serait, dit M. Minard 1500 ^{ou} seulement - Cette distance et les 2 ou 3 minutes à déjeuner parues les entre en ligne de compte avec les dépenses considérables à faire ailleurs -

Pour l'arrondissement de Bourges - il y a en plus 8 + 6,50 = 14 K. 500

Bourges n'aurait aucun intérêt à adopter la nouvelle ligne

de Vieilleville à S^r Sébastien par S^r Sulpice 66 K - 66

par Guéret 68 K 300 - 68

si on continue en donnant la Brosme - on n'a plus que 54 K au lieu de 66 - 60

L'arrondissement de Bourges n'aurait donc aucun intérêt à abandonner -

Le prolongement de la ligne vers Amilly donnera une ligne d'Amilly sur Paris - de Guéret à Langléden, par de village - (on portera attention à ce projet)

On pourra en vue des contributions - des impôts - l'existence de S^r Vaalby en Brosme et de 3 ou 4000 ^T -

Il a été fait une enquête mais seulement auprès des habitants intéressés - On n'a pas consulté les habitants du canton de S^r Vaalby -

Les négociants n'ont fait d'études que sur la carte, il n'en a pas été fait sur les lieux. Les habitants de Bourges ont demandé à faire les études à leurs frais -

Si après avoir étudié les lieux sur place, s'élevaient, les théoriciens
concluent en faveur d'un tiers par Guise - m. Marnand s'inclina -

M. Clément est resté à soutenir son amendement -
à toute les époques les conseils généraux del Tude u de la Creuse ont
demandé une ligne de Guise à ou près Chateauroux -

Elle ont protesté contre le classement adopté de Guise à S^t Sébastien -
On a répondu qu'un projet pour renvoyer le projet relatif à la Chambre mais le
fond devait, ^{selon le document} être tenu bonne foi, être réservé -

L'enquête a été limitée au dept de la Creuse, on n'a consulté en aucune
façon les populations del Tude - Il faut que le parlement vote en mesure Vepellier
et pas des échecs et pour une enquête -

au point de vue du parcours, les années
de Guise à S^t Sébastien 41^K ?
de Guise à Chateauroux 70^K } Différence 29^K -

La différence n'est pas de 4 millions -
Au point de vue del intérêt régional u général, la différence est du tout au tout -
on traverse une population dans les besoins industriels, se agricoles ont besoin d'être diminués -
Les centres de la Creuse et du sud de l Tude ont besoin de calcium - on va
chercher la chaux à 40^K au moins. Elle fait de merveille dans ce pays granitique.
les propriétés d'absorption de valeur -

Les relations générales y gagnent aussi beaucoup -

Il conclut à des études nouvelles, et à une consultation des conseils généraux,
des conseils d'agriculture -

M. Curvier donne ensuite lecture des rapports qu'il a préparés
sur les projets de loi relatifs aux lignes suivantes :

- 1° Champagnole à Tancon avec embranchement sur Mery
- 2° de S^t Claude à la Cluse
- 3° de Lons le Saunier à Champagnole
- 4° d'Étigny la ville à S^t Cloud
- 5° de Lamnay à Chateau Chérin

Ces rapports sont adoptés -

La séance est levée 2h 1/2
Le secrétaire

Curvier

10 juillet - Séance du 10 juillet (2^e)

La Commission, composée de MM. Coste, Président, Curmiot Secrétaire, Vieillard Nezeux, Malens, G^{ral} Bellot, M^r D. Malville, Boyérian, et Calmon approuve le rapport préparé par M^r Curmiot concernant la ligne de Bayona à Troyon et autorise le dépôt -

Le Secrétaire

Curmiot

Séance du 12 juillet

Séance d'ordre à 4^h 1/2 sous la présidence de M^r Coste les Étants présents MM Coste, Président, Curmiot Secrétaire, Vieillard Nezeux, Malens et G^{ral} Bellot -

M^r Coste donne lecture du rapport qu'il a préparé sur la question d'urgence de l'exploitation provisoire du chemin de Doullens à Compiègne.

M^r Curmiot donne lecture des quatre rapports qu'il a préparés sur les projets relatifs suivants :

- Projet relatif à la reconstruction
- Projet relatif à l'exploitation provisoire
- Projet relatif à la concession de lignes à la Cie Est algérienne
- Projet relatif à la déclaration d'utilité publique des lignes de Doullens à Compiègne -

La Commission approuve les rapports et autorise le dépôt d'urgence est fixé à 1^h 3/4

Le Secrétaire

Curmiot

— Leana du 16 Novembre 1880 —

L'assemblée s'ouvre à 1^h 1/2 sous la présidence de M. Coste —
M. Caillaux

Etants présents M. Coste, Président; Lurot Secrétaire, Malou
Viellard Migeon, Bojérian et Calmon —

M. Caillaux demande à soumettre des observations à la Commission —

Il se propose de répondre aux articulations et aux reproches qui lui ont été adressés.

Lorsque la concession a été faite en 1877 à la C^{ie} del'Orso, des études
antérieures avaient été faites, en vue d'assurer le transport des marchandises.

M. Caillaux a peur qu'à raison des intérêts nombreux, des Etablissements
de l'Etat etc, il était utile que la voie fut, subsidiairement etc

affecté au service des voyageurs, sous la forme d'un tramway à vapeur —

La subvention acceptée par la C^{ie} était de 10 millions pour 17 kil.

Après l'enquête, des objections nombreuses ont été émises. D'air, après
examen par le conseil des Ports et Chaussées, une subvention de 22 millions

La condition du projet était absolument différente, puis qu'elle se propose

à transformer en celle d'une ligne de grande circulation —

La C^{ie} avait accepté et accepté, ~~par conséquent~~, la ligne à circulation restreinte.

D'après M. Caillaux le chemin est mauvais comme tel; certes
l'exploitation sera plus facile, mais il aura des inconvénients nombreux,

Déjà une partie est faite, avec clôtures; il est clair que le
public est gêné par les entraves apportées à la circulation, cette gêne

sera plus grande dans la partie nouvelle; il ne vaudra pas
de services beaucoup plus considérables —

— Mais la question traîne depuis cinq ans, une solution ne doit pas
venir qu'une solution définitive soit approuvée. Que le combatte

par son — Le Conseil des Ports et Chaussées l'avait combattu, il est vrai,

mais le Conseil n'a que son caractère consultatif, il n'a pas l'air —

En 1878, le Conseil était hostile aux tramways dans Paris, cependant

M. Caillaux a posé entre il est dit, d'appliquer
cette même décision dans Paris, et d'établir des tramways à vapeur

Le droit antérieur au Ministre des Travaux publics d'opposer la
suppression des clôtures n'est pas contestable — Le service militaire

s'y opposait dit-on, c'est dans l'ordre habituel — De même

—

—

—

pour le service des routes et de la navigation -

En résumé, il s'agit d'un autre projet - Le premier était très défendu et il y a du pour et du contre - Le premier projet était une achèvement vers le chemin de fer métropolitain -

Il y avait des résolutions au conseil général de la Seine - mais a été accordé au ~~présent~~ avec les suggestions de M. Caillaux. Les routes sont classées comme routes nationales, et les ministres n'ont pas voulu admettre que les chemins ferrés établis sur ces routes soient considérés comme chemins d'intérêt local -

Objection secondaire - On avait le chemin à l'avance de Suffren au lieu du pont de l'Alma. Il aurait mieux valu le prolonger jusqu'au ^{parlance de} ~~parlance de~~ - (Manufactures de tabacs, garde-moules, hôpitaux militaires - En prolongant le rail à niveau et sous cloître on peut effectuer ~~en prolong~~ des services mieux les populations - sans à moins le rail si l'on tourne à cet établissement de marchandises -

Après cette déposition M. Bozécain pose quelques questions à M. Caillaux -

Lorsque le projet de loi a été présenté - le projet comprenait les Montparnasse et Combeson n'aurait pas été l'objet d'une instruction préalable, mais les formalités requises avaient été remplis lors du vote.

Deux points avaient été soulevés. On objectait que la C^{ie} de l'ouest s'avancerait trop dans l'intérieur de Paris, ce monopole pourrait gêner les établissements ultérieurs - On objectait en outre qu'il n'y avait pas d'études suffisantes - La concession d'un tramway à vapeur, faite au milieu d'une série de lignes d'intérêt général, paraissait anormale, et cette idée a soulevé des récriminations - Cette confusion possible s'est fait jour dans le sein de la Commission - L'Assemblée nationale a pu s'y méprendre.

Après la discussion, quelques membres ont demandé que la question fût présentée d'abord y eût un supplément d'études - Quoiqu'il en soit la discussion n'a pas jeté sur la question toute la clarté désirable -

M. Caillaux insiste sur l'intérêt qui présente pour les industries desservies la concession à la Compagnie de l'Ouest - Le projet comportait des gares de marchandises et des gares de voyageurs - L'essentiel serait de supprimer les cloîtres -

Toutes ces questions étaient neuves, le perfectionnement vendra.

Il vaudra avec la simplicité dans les moyens, et des moyens proportionnés
aux buts à atteindre -

La séance est levée à 2^h 10 minutes

Secrétaire

Cunéo

Séance du 2 Décembre 1880 - (1 heure)

Présents, M. H. Lestelin Président, Curvier Secrétaire,
Malus, Vieillard Mignon, M^r de Mabilley.

M^r Bastien est introduit et a donné à plusieurs observations
Il fait ressortir qu'aux termes de la loi de classement la ligne était
nettement définie; on s'écarte de cette définition - on prive les habitants du chemin percé -
On avait un peu espéré voir Mauriac à Aurillac, directement
On donne un allongement de 16 K - (33 - 38)
Le train soutenu par le Bastien traverse le centre du département,
par le pied de montagnes, et reçoit leurs produits - c'est la partie
la plus riche du Dept -

Pour que l'on ne défie le train amoncié, il faut une supériorité
indiscutable d'un train sur l'autre -

Par S^t Sernin, il est vrai le pente sur 2000, par Espart elle
sur de 0,02 seulement - La pente de 0,030 se rencontre
dans la partie commune aux deux trains; mais il faudra de machines spéciales,
Par Espart la partie en courbe domine, il y a un 7500 -
Les rayons de 250 mètres - d'où de difficultés de traction -
Dépense - Difficile d'assurer 1 million - depuis de nouvelles
études ont été faites, les évaluations du train par Espart ont été
reconnues insuffisantes -

Le terrain est meilleur ^{du côté de S^t Sernin} (du côté d'Espart on n'a que du rocher)
Dans le train par Espart on n'a aucun chemin pour arriver les
matériaux nécessaires aux travaux d'art - d'où une économie notable
dans la dépense -

Pour la population traversée, la superficie est incontestable et contrôlée
elle est presque insoupçonnée au visible dans un rayon de 10^{ks} le dit pont
La Vallée traversée perpendiculairement ~~visiblement~~ avait leurs habitants
à l'alignement par S^r Sermin -

On peut donner du trafic probable - par S^r Sermin 9 000 par kil -
par Espont 7 200 seulement -

Le tracé par Espont n'a point été soumis à l'enquête -

En 1876 ou 1878 le conseil g^{al} à l'unanimité moins une voix
a voté le tracé par S^r Sermin -

La chambre de Commerce y a adhéré

Le lég^{is} avait voté le tracé par Sermin, l'inspecteur
g^{al} Egout; le conseil g^{al} des Ponts et Chaussées a admis
l'opinion contraire -

La ligne par S^r Sermin ferait partir cela très directement
de Ballignac en passant par Espont -

On fait l'objection que les mines de Champagne accusées
par Espont un raccourci de 11^{ks} - dans la direction de S^r Sermin

Cette objection ne paraît pas fondée -

M^r Malles donne lecture de son rapport sur l'alignement de Mauriac
à Aurillac -

M^r Curmiot donne lecture de son rapport sur le tracé de Mauriac
à S^r Germain, et de son rapport sur les communications dans le
vicin d'Auterive général de trois lignes d'intérêt local dans la
Loire -

Les conclusions de ces trois rapports sont adoptées

Adopté en séance le 24

Le Secrétaire
Curmiot

Le mardi 20 Décembre 1885

La séance s'ouvre à 1^h - Etant présents M^r Lestel, Président
Cuvriot Secrétaire, Bocher, Boyerian, Malens, M^r de Malville
Calmar et Vieillard Migeon -

1^o - M^r Cuvriot donne lecture du rapport qu'il a
préparé sur le projet de loi relatif au rachat de la ligne de
Perpignan à Prades -

Il résulte des explications données par M^r Cuvriot que
l'évaluation des travaux faite par une Commission d'ingénieurs
s'élève à 7 230 000^f. M^r le Ministre a, sur la
demande de la C^{ie} majoré les frais qu'on en en portait
la quotité de 6 à 8% et en augmentant de six ans
la période portant intérêt.

M^r Boyerian et Vieillard Migeon présentent quelques
objections au sujet de cette majoration - Après une
discussion à la quelle prennent part plusieurs membres
de la Commission le rapporteur est invité à réclamer
du Syndic de la faillite l'état des créanciers, la
Commission devant se réunir ultérieurement pour statuer
sur les conclusions du rapport -

2^o M^r Cuvriot donne ensuite lecture du rapport qu'il a préparé
sur le projet de loi relatif à l'exploitation provisoire de
certains chemins de fer -

La Commission, après discussion adopte les conclusions
du rapport, sur autorise le dépôt -

3^o Lecture des rapports concernant les projets de loi portant
déclaration d'utilité publique de chemins de fer
de Provins à Estemay - d'Orange à d'Alby sur Carpentras
et Longueval à Dourville - de Vire à S^t Lô -
d'Appt à Volx et de Volx à Vereuil
et Guingamp à Pampol

Les rapports sont adoptés et le rapporteur est
autorisé à effectuer le dépôt -
La séance est levée à 2 heures

Le Secrétaire
Cuvriot

Lundi 26 Décembre 1880

La séance s'ouvre à 7^h - Etant présents 1616 Estélin Président
Cuvier Secrétaire, Bojéan, Malou, et Viellard Migeon -

La discussion s'ouvre sur la question du rachat de la ligne de Brest à Brest
M^r Cuvier donne communication du bilan de la faillite qui lui a été transmis
par M^r Bojéan -

M^r Bojéan fait ressortir les inconvénients du mode de procéder adopté
jusqu'ici - On fait un faveur à la Société, elle ne peut pas
revendiquer un droit. Il y a lieu de craindre que dans ces affaires, des
agiotages financiers se produisent, et que l'on encourage les chercheurs
de primes et les entrepreneurs appelés à profiter de la ruine -

M^r Hbeurtey syndic de la faillite est introduit.

M^r Bojéan lui demande des explications sur le bilan -

M^r Hbeurtey fournit en ce qui concerne les bons, des détails sur
leur montant et sur leur objet -

Les actions sont au nombre de 2000 ^{pour 24 000 obligations} sur lesquelles 1100 sont louées -

M^r Hbeurtey se retire -

La Commission adopte ensuite le rapport et en autorise le dépôt -

Elle autorise aussi le dépôt des rapports concernant les lignes
de Conla Colombey et de Luvilla à Gaberville -

et du rapport concernant la ligne de S^t-P. Laurent à Vitry le Français
Natiem est levé à 7 heures

Le Secrétaire

Cuvier

Séance du 27 Janvier 1881

La séance s'ouvre à 1^h sous la présidence de M. Coste
Étaient présents MM. Coste, Cournot secrétaire, Bozérian
Viallard-Migeon, Calmon
M. Bozérian donne lecture du rapport qu'il a préparé pour le
projet de loi relatif à la construction du chemin de fer de l'Alma
des Moulinsaux et à Comberois.

La Commission approuve les conclusions du rapport et autorise le dépôt
pour examen plus complet
La séance est levée à 2^h 3/4

Le président
M. Coste
Le secrétaire
Cournot

Séance du 3 février 1881

La séance s'ouvre à 1^h 1/4 sous la présidence de M. Coste
Étaient présents MM. Coste, Cournot secrétaire, Bozérian, Viallard Migeon
et Calmon, M. de Mabrille, et Bochet. Absent M. Calmon et Billot.

M. Bozérian rappelle les conclusions de son rapport sur le chemin de fer
de l'Alma des Moulinsaux à Comberois — et donne des explications sur les
conditions du tracé que le gouvernement propose d'adopter.

Il fait connaître les principaux documents contenus dans le dossier.

M. Bochet exprime ses doutes sur l'utilité du chemin.

La Commission est unanime à décider que ce le Ministre des Travaux publics
en aura l'honneur.

M. Cournot donne lecture des rapports qu'il a préparés sur les projets
de loi relatifs

- 1° à la ligne de Lœux à Orbec
- 2° à la ligne d'Ardenches à Douzennes
- 3° à la ligne d'Ormay à la vallée de l'Orne

Ces rapports sont approuvés, et la Commission en autorise le dépôt.

La séance est levée à 2^h 1/4

Le secrétaire
Cournot

17

Séance du 23 février 1881

La séance s'ouvre à 1^h 1/4 sous la présidence de M^r Coste
Membres présents : M^l Coste, Larnier, Securier, Malus, Rogerien
Veillard Migeon, Calmon ^{J. Bellot} (absent M^l Bocher à M^l Malleville)
M^l le Ministre assiste à la séance —

M^r Caillaux est admis à présenter ses observations sur le chemin de fer
de Choroigné à Courtatrain — La loi de classement de la ligne
n'a Courtatrain — La ligne empruntée de Mamers à S^t Calais entre Courmoulin
et Choroigné n'appartient pas encore à l'Etat. (Sont compris dans la ligne à rachat)
Rapport de M^r de l'intérêt local et au point de vue (correspondance des trains) (stratégique)
au point de vue du trésor, il y a inconvénient plus grand encore, le rachat
de Mamers à S^t Calais se fera à un prix plus élevé — La question existe.

M^r Caillaux demande quel on cherche une autre combinaison — Le gage se
des ~~combinaisons~~ objections — M^r le Ministre admet-il que la ligne soit prolongée
de Choroigné vers le Mans — Dans ce cas, M^r Caillaux ne soulevait aucune
difficulté —

Le conseil général de la Sarthe avait demandé une seconde voie indépendante.
M^r Caillaux accepterait cette solution et en fera l'objet d'un amendement

M^r Caillaux se retire —

M^r le Ministre ne croit pas devoir accepter un classement nouveau.

Au point de vue des intérêts du trésor, il y a aucun inconvénient, on empruntera la
voie, moyennant piéage —

Au point de vue de la correspondance de trains, il est entendu que les trains partent
de Courmoulin (S^t), conformément aux propositions du Directeur général, dont
M^r le Ministre donne lecture —

M^r le Ministre propose le rejet de l'amendement —

La discussion s'ouvre sur la question d'utilité du chemin de fer
de l'Alma aux Moulins aux et à Courbevoie —

M^r le Ministre rappelle les antécédents.

M^r Caillaux avait prononcé le mot tramway, mais en insérant dans le
cahier des charges l'obligation de se conformer aux clauses de 1859 — ^{contradiction}
Après le vote de la loi, il y a eu réclamation générale, manifestant l'utilité
du chemin de fer — Les services publics ont fait aussi de nombreuses objections

En présence de cette réclamation, la C^{ie} a été invitée à préparer un autre projet, la réponse a été accompagnée d'une demande d'augmentation du capital portant garantie d'intérêt (27 millions - réduits ensuite à 25. 'p)
L'existence du chemin de fer donnera une économie énorme sur les transports
La garantie d'intérêt s'effectuera probablement que dans une faible proportion.

M^r Cestelin demande pourquoi l'on ne demande pas de subvention aux départements -

M^r le Ministre répond que ces subventions n'ont été réclamées que pour les lignes comprises à la loi de classement de 1879 - pas avant -

M^r Cestelin demande à qui appartiendrait si le Sénat repoussait la loi actuellement en discussion -

M^r le Ministre dit que la C^{ie} serait tenue à exécuter sa convention - mais on se heurterait aux ^{formelles} oppositions du Ministre de la guerre et des services publics. Dans tous les cas, il faudrait une résiliation - et rapporte la loi de 1878

M^r Boyerian rapporteur dit que cette résiliation ouvrirait le droit à indemnité de la part de la C^{ie} concessionnaire -

M^r le Ministre fait observer que la C^{ie} avait formé, le 3 Décembre 1877 toute ses réserves - et que lors de la discussion M^r Caillaux n'avait pas tenu compte des observations alors présentées par la C^{ie}

Il pense qu'il y a intérêt à ce que le chemin s'exécute, et il ne voit pas de quelle façon on sortirait de la situation très embarrassante où l'on se trouverait si le Sénat repoussait la loi -

Il reprend la discussion qui a eu lieu à la Chambre des Députés en Juin 1880 et fournit les chiffres qui avaient été produits lors de cette discussion - le trafic probable de la ligne serait de 660 000 tonnes, la garantie d'intérêt sera peu - pendant un petit nombre d'années -

M^r Boyerian demande au Ministre de fournir un travail comparatif entre le produit du tramway et celui d'un chemin de fer -

M^r le Ministre Il y aura lieu aussi de tenir compte de l'allègement qui résulterait pour le chemin de fer de l'absence et de la masse de voyageurs -

M^r le Ministre se retire -

M^r Boyerian dit qu'il persiste dans sa réclamation - peut-être les finances de l'Etat ne seront-elles pas plus sérieusement engagées - La C^{ie} serait en droit de faire un procès à l'Etat -

La Commission décide qu'elle entendra ultérieurement les conclusions

660 000] définitive en rapport de M^r Boyerian
12 000]

M. Curriot propose à la Commission d'approuver les projets
 de loi concernant les chemins de fer
 Demandes entre Calais et Noyon par Capenduac
 Monteban à 5^{me} Florentin
 Launay à Epiais
 Launay à Chateau de Soles
 La Commission approuve les rapports et en autorise le dépôt
 La séance est levée à 2 h 5/4
 Le Secrétaire

Curriot

Séance Du 10 Mars 1881

La séance s'ouvre à 2 h 1/2 sous la présidence de M. Coste
 Présents: M. Coste, Curriot, secrétaire, Malus, M. de Merville
 et Vieillard Migeon.

- M. Curriot donne lecture des rapports qu'il a préparés
 sur les projets de loi suivants:
- Chemin de fer de Calais à Laon -
 - de Laon à Mézières (1^{re} Section)
 - Commeny à Comblanchien
 - La Roche à Cluses.
 - S. George du Commerce à La Mure -

La Commission a adopté ces rapports et en autorise le dépôt.
 La Commission décide ensuite que l'on examinera Demouveau les auteurs
 d'amendements relatifs à la ligne de Guéret à S^t Sébastien,
 et qu'il ne sera pas fait de rapport supplémentaire.

La séance est levée à 3 heures
 Le Secrétaire

Curriot

20

Séance du 21 Mars 1881

La séance s'ouvre à 1^h/₄.

Présents : M^r Coste Président, Curmiot Secrétaire, Bocher, Boyerian
M^r de Mabelle, Malus et Villard-Migeon.

M^r le Président donne lecture d'une lettre par laquelle M^r le Préfet de la Seine
Demande à la Commission l'entente de M^r le Directeur des Travaux de Paris.

M^r Coste ajoute qu'il a prévenu le Préfet, par dépêche, que la
Commission était réunie.

M^r Boyerian, rapporteur, fait part à la Commission des renseignements
qu'il a reçus de M^r le Ministre des Travaux publics. Ces renseignements
portent sur le nombre des voies intérieures, sur le nombre des voyageurs
et le tonnage des marchandises qui arrivent à la nouvelle ligne.

D'après les calculs transmis par M^r le Ministre et énoncés dans ce
document les recettes brutes kilométriques s'élevaient de 50000⁰⁰
par kilomètre et les recettes nettes à 30000⁰⁰. Ces chiffres s'accroissent rapidement.

La diminution des frais de transports sur route se traduirait par
une économie totale de 1668700⁰⁰ soit de 100000⁰⁰ par kilomètre
de la voie à construire —

Après une discussion à laquelle prennent part tous les membres présents
la Commission, considérant que le projet qui lui est soumis
diffère notablement de celui qui visait la loi de 1878, que l'enquête
ouverte sur ce dernier projet ne peut pas véritablement s'appliquer
au projet actuel conclut à l'unanimité des membres présents à
la nécessité d'une nouvelle enquête —

M^r Boyerian est invité en conséquence à terminer son rapport
par cette conclusion —

La séance est levée à 2^h/₄

Le Secrétaire

Curmiot

Séance du 26 Mars 1881

L'Assemblée s'ouvre à 1^h/4 sous la présidence de M^r Costetan
 étant présents M^r Costetan, Curmiot, Malus, Bojérian, Vieillard-Magnan
 et M^r de Mabrille et Calnan

M^r le Président donne connaissance d'une pétition qu'il a reçue et pour
 laquelle ~~un~~ certains nombre de personnes demandent le prolongement
 de la ligne de Vozyris à Apremont jusqu'à l'altitude de Remis à
 Metz, par Varennes -

La Commission est d'avis qu'en l'absence de toute étude, elle
 n'a pas compétence pour statuer, et propose l'envoi à la
 Commission de pétitionnaires - M^r le Président est chargé de faire aviser.

M^r Bojérian fait connaître les termes de son rapport sur le projet
 de loi relatif aux chemins de l'Alsaas aux trouvaux et à Combrès
 Ce rapport conclut à l'ajournement jusqu'à l'accomplissement des enquêtes
 indispensables sur le nouveau projet -

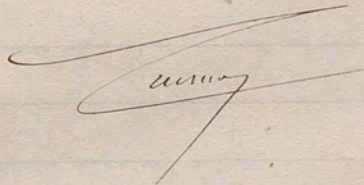
M^r le M^r de Mabrille demande que l'avis de la Commission ne préjuge
 pour l'avenir - Le rapport, modifié en ce sens, est adopté -

M^r Curmiot donne lecture des rapports qu'il a préparés sur les projets
 de loi relatifs aux chemins de fer de Jersey à Epinal, d'Amagne
 à Vozyris et à Apremont, et aux chemins de fer des Vosges.

Les rapports sont approuvés -

La séance est levée à 2^h/4

Le Secrétaire



Séance du 1^{er} Aout 1881

La séance s'ouvre à 1^h 1/2 -

Membres présents : M. B. Coste, Président, Curmier secrétaire, Mabeus
M^{rs} de Mabilly, Vieille-Migon, Bojérian, Calmon et Bocher
M^r Cornu et introduit, pour présenter des observations sur le
projet de l'indépendance à la Bretonne -

M. de Carné et de Champagny sont également introduits -

M. Mabeus fait un exposé sommaire de la situation de l'affaire.
Sur les conditions techniques des deux tracés concourants, et sur les intérêts opposés
engagés dans la question -

M. de Carné appuie le tracé Nord, et demande communication du dossier.

Il fait ressortir l'insécurité des combles de 200 mètres dans une gare.

Au point de vue de l'intérêt général, ces combles et l'allongement du parcours ont
peu d'importance. Le Ministre s'est prononcé l'abord pour le tracé sud.

Le conseil général des Côtes du Nord a voté une délibération, et l'est parvenu
pour le tracé sud - sans subordonner son vote au choix de l'un ou l'autre tracé.

A la tribune, M. le Ministre s'est prononcé, et a dit qu'au point de vue
technique le tracé sud était préférable - L'intérêt local est en jeu
il a noté la délibération du départ des Côtes du Nord -

On a compté parmi les populations méridionales au tracé Nord la C^m de La Motte
(18150 habitants), elle n'est pas.

On a compté aussi S^t Georges et S^t Gilles, qui n'auraient à
Laurenan, station commune aux deux tracés -

Notent donc Plonguenast⁽¹⁸⁹⁰⁾ et Plessala, Plonguenast est
deservi, Plessala est seule (5500 habitants), au regard des
populations plus nombreuses deservi par le tracé sud - 9 Communes.

Quirville et de 9826 - contre 8592 non compris La Motte -
Dans le Morbihan, tout le canton de la Breizh (10500^h) est intéressé
au tracé sud

En résumé, l'intérêt local est plus méridional au tracé sud - Le conseil
général donne 40000⁺ de plus pour le tracé qui est plus long de 2^h
Un intérêt particulier local est en jeu en faveur du tracé nord -

La Commission d'enquête de l'Indépendance a émis un avis favorable
au tracé nord. La majeure partie de la Commission appartenant

à Loudéac et est voté avec l'intention de supprimer la
 station de La Cheze dans un intérêt de localité —
 Le Conseil général du Morbihan a émis un vœu en faveur du
 train sud — d'ailleurs pour la chambre de Commerce de St Brême
 M^r Corman défend le train nord, et dit que la population
 desservie par le train Nord doit compenser le déficit de la population de
 La Motte, dans le territoire s'étendant jusqu'au Vaublanc —
 On a vu que dans la population desservie au train nord la commune
 de Sanguet distante de 13 kilomètres — La commune de Michon
 Loudéac obtient station plus rapprochée que La Cheze,
 La Trinité également — Le Morbihan n'est pas grandement
 intéressé — La population desservie par le train nord est
 supérieure de 3000 habitants à celle desservie par le train sud —
 Il faut tenir compte de l'intérêt de l'usine de Vaublanc
 L'industrie de Raolin fournit depuis plusieurs années de 7 à 8000
 tonnes, cette année 12000 tonnes et dans quelques années à 20000
 tonnes — Le propriétaire de l'usine de Vaublanc pourra développer
 son usine ^(pâtis à farine et pâtis à papier) de plusieurs milliers de tonnes, d'aujourd'hui
 à moins à 30000 tonnes — Une partie de ce fret s'échappera
 au train sud — La partie traversée entre Laurenan et St Julien
 est plus fertile que la partie voisine de Alaubin —
 Les champs détruits sud ne se prêtent pas à une exploitation
 rapide — Au point de vue de l'intérêt général, le train Nord
 est préférable — à l'ouest et à l'est, les populations
 ont exprimé leur préférence en faveur du train Nord —
 M^r de Carne dit qu'au point de vue de Raolin, et des
 carrières de granite, il y aurait avantage à adopter le
 train sud — Il maintient ses conclusions —
 La Commission s'ajourne à une autre séance pour
 discuter au fond

La séance est levée à 2^h 1/4

Le Secrétaire

Carne

Séance du 5 avril 1881.

La séance s'ouvre à 1^h/₂ sous la présidence de M. Coste
Membres présents: M. Coste, Cornot, ~~de~~ Malen, Rogerian
M^{rs} de Maubelle, Viellard Migeon, & Bocher -

M. Malen donne lecture du rapport qu'il a préparé sur le projet
du chemin de fer de L'oudiac à S^t Méen.

M. Viellard Migeon soulevé l'objection tirée de l'adoption du tracé sud
par le Conseil général de Pontois et Chausse par le Conseil général de Côte du Nord.

M. Malen répond qu'il a rappelé ces précédents dans le rapport dont
il vient de donner lecture.

M. Bocher rend hommage à l'impartialité avec laquelle le
rapporteur a résumé les faits de la question et déclare qu'il éprouve
une certaine hésitation sur la valeur et l'importance des intérêts locaux.
Il lui semble qu'il ne convient pas de s'y arrêter. Mais les
représentants des intérêts collectifs, ingénieurs, conseil général de
Pontois et Chausse, conseil général de département, ont émis un
avis favorable au tracé sud; le projet de loi primitif était d'ailleurs
libellé très sagement avec une réserve qui dégageait la responsabilité
du Parlement, il laissait à l'Administration des Pontois et Chausse
cette responsabilité et le choix de la meilleure solution -
Si l'amendement de L'oudiac s'est prononcé ~~pour~~^{en faveur} le tracé sud, c'est
qui a tracé implique l'établissement d'une station à la Chaze; ~~c'est~~
qui trouve non la des préoccupations d'intérêt local.

M. Bocher admet, en résumé qu'il vaut mieux s'en rapporter au
Gouvernement et lui confier le soin d'arrêter le meilleur tracé, après
la étude définitive.

M. Viellard Migeon et M. de Maubelle adhèrent
à cette opinion -

M. Coste admet avec M. Bocher que les intérêts locaux sont
très discutables et que les raisons ^{à ce point de vue} qui peuvent influer sur le choix ~~confian~~
entre les deux tracés sont bien peu décisives. Mais au point de
vue général, il convient d'observer que le tracé nord est plus
court de deux kilomètres, c'est là un avantage indiscutable.

La Chambre des Députés s'est prononcée pour le tracé nord, et le

Le Sénat se prononce pour le tracé Sud, ce désaccord entraînant des retards fâcheux pour la population -
 M^r Bocher pense qu'au point de vue de l'intérêt général, le Conseil général des Ponts et Chaussées est un excellent juge; or il s'est prononcé pour le tracé Sud.

M^r Malus donne lecture du passage y relatif de l'avis du Conseil général des Ponts et Chaussées.

M^r Curmiot dit que la rédaction adoptée par la chambre des députés pour l'article 1^{er} de la loi impose à l'administration des Ponts et Chaussées des conditions trop étroites, et qui se prêtent mal à l'étude d'un tracé économique, ~~même se rapprochant~~ de la solution proposée tout d'abord par M^r le Ministre des Travaux Publics, solution que M^r le Ministre n'a d'ailleurs pas combattue dans l'exposé des motifs au Sénat.

M^r Boyerian pense qu'il y a intérêt à sortir de l'équivoque dans laquelle on resterait, si l'on ne se prononce pour l'un ou l'autre des deux tracés -

M^r le Président met aux voix la question soulevée par M^r Bocher. La Commission décide par le vote unanime qu'il y a lieu de revenir à la rédaction primitive - ~~Non~~

En présence de ce résultat M^r Malus déclare se pouvoir continuer les fonctions de rapporteur, et la Commission demande à M^r Curmiot de formuler les conclusions qui viennent d'être délibérées -

La séance est levée à 2 h 1/4

Le Secrétaire

Curmiot

~~Le jour du 24 juillet 1881~~

~~La Commission se réunit à une heure sous la présidence de M^r Costelin.~~

~~M^r Malus lit le rapport des le procès de l'achat des lignes de Bourges à Gières et d'Orléans à Beaumont-la-Rolande; ce rapport est adopté.~~

Le 7 avril 1881

La séance s'ouvre à 1^h 1/2 -
 Présents : 166 Desbats, Président, Curmiot, Scitivaire, Calmon,
 Malens, Boyerian, Vieillard Niçem, M^{rs} de Malville (et Bode)
 Le procès verbal de la séance précédente est lu et adopté.
 M^r le Ministre des Travaux Publics est introduit au sein de la Commission
 pour donner son avis -

Il rappelle les faits antérieurs, et la discussion ouverte devant la Chambre.
 Il signale les pétitions et les demandes survenues depuis l'époque où
 le Conseil général des Ponts et Chaussées a donné son avis -
 Ces pétitions ont conduit le gouvernement à ^{maintenir} ~~garder~~ la balance égale
 entre les deux tracés -

A la Chambre des Députés, les pétitions reçues et les avis de la
 plupart des députés de la Bretagne ont conduit la Commission à se
 prononcer en regard du tracé - Nord, après avoir entendu le Ministre -
 M^r le Ministre a gardé dans le débat la plus complète réserve.

Les intérêts locaux se balancent, les avis des représentants locaux sont
 divergents, les uns en eux mêmes présentent des avantages et des
 inconvénients, il y a donc presque équilibre.

Le terrain actuel est nouveau, la Chambre ayant perenné.
 C'est comme auparavant un revers et la perte d'une campagne,
 il serait regrettable de la perdre -

Pour se prononcer sur la valeur respective des deux tracés M^r le Ministre
 conclut à l'adoption du projet, et demande à la Commission de voter.

M^r Curmiot donne lecture des conclusions qu'il a préparées et
 des réserves sous lesquelles il donnera son adhésion au projet.
 M^r de Malville maintient sa première opinion -

M^r Boyerian maintient également son opinion et reproduit
 les explications qu'il a fournies dans la précédente séance -

L'opinion de droite du côté du Nord ne doit pas être seule prise
 en considération, les députés catholiques à droite et à gauche doivent
 être appelés à voter -

La discussion est close et à la majorité des voix entre
 les tracés, la Commission adopte le rapport de M^r Malens, ^{avec la} modification

proposée par M^r Curmiot, M^r Malens restant rapporteur
 La séance est levée à 2^h Le Secrétaire
 Curmy

6000

Séance du 21 Mai 1882

La séance s'ouvre à 1^h 1/2 sous la présidence de M. Coste
 Étants présents MM. Coste, Currot, Boyer, Villard, Nizon -
 M. Currot donne lecture des rapports qu'il a préparés sur la déclaration
 d'utilité publique du chemin de fer de Mortain à Vie -
 2° sur une convention passée entre le Ministre et la Ci. del'ouest
 pour réduction à un voie de largeur de deux chemins de fer -

Les deux rapports sont approuvés -

M. Currot donne ensuite lecture du rapport préparé sur le projet
 de loi relatif à la ligne de Reims à S. Riquier -

Sur la demande de M. Boyer la discussion de ce rapport est renvoyée
 La séance est levée à 2^h

Le Secrétaire

Currot

Séance du 23 Mai 1882

La séance s'ouvre à 1^h sous la présidence de M. Coste
 Étants présents MM. Coste, Boyer, Currot.

MM. Minard, Larombière ^{et Deltour} sont introduits au sein de la commission.

M. Larombière compare les deux tracés en présence de M. et une partie
 commune de S. Sébastien à S. Julien le Désert -

a. La variante allonge le parcours de 4^k - mais il y a économie de
 construction de 4^k - soit une économie de 1 million

b. Les conditions techniques du projet des Ing^s de l'Etat sont moins favorables.
 Les difficultés sont plus fortes

c. Le tracé des Ing^s de l'Etat ne passe pas par la population - La station
 de Chastant suit à 4^k de Bassin de l'Etat - Cette ~~voie~~ a vu
 son nombre d'habitants réduit d'environ 400 habitants - Ce n'est pas une
 agglomération considérable - (20 feux)

La Station de Chastant - intervention aussi Pleumet et Maillet x

La Station de S. Vauhy, chef lieu de canton, ancien centre du roulage
 vendant l'essai à une localité désignée - (180 feux) = 6 à 700 habitants

x Maillet avait bien plutôt à Dour -

S^r Vauzy chef lieu de canton, l'Administration a intérêt à le développer
aup^t d'une manière égale (mobilisation, gardamnie etc)

1^{er} Au p^r d'ordre général - 3 courants: 1^{er} de Guéret à Chateauroux par
la Chate^r & de Guéret à Argenton par S^r Vauzy & Dun

2^o De Bourgneuf à S^r Vauzy et Argenton

Ces trois courants sont faits, il s'agit de les rétablir dans les
meilleures conditions - la variante proposée les rétablirait -

- Bourgneuf ne gagnerait rien au train de Bourgneuf - la
variante donnerait une économie de parons de 10 600^t

Bourgneuf sera mis en communication avec Lyonnettes - c'est une
considération importante

f. Guéret n'a pas d'intérêt à avoir les trains reformés dans sa gare.
Les trains reformés à Bourneuf d'Ahues

M^r Ninard dit que le vote de la Chambre des Députés a été émis
sans une étude contradictoire -

g. Les intérêts que sauvegarderait la ligne par S^r Vauzy sont bien
supérieurs à ceux que sauvegarderait l'autre projet - Au point de
vue de Bourgneuf - Lyonnettes etc - C'est un intérêt d'avenir
au point de vue de cette ligne -

Peu de travaux d'art sur le train par S^r Vauzy: pas de terrassements
plus économiques, de combes, de plus grand rayon -

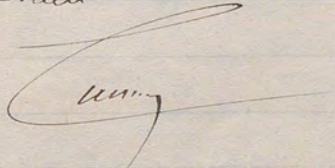
Les législateurs de l'Etat ne se sont pas préoccupés des difficultés locales -
Ils soutiennent leur premier projet -

M^r Ninard conclut au train par S^r Vauzy.

M^r Balzan
M^r Clémence de Nadallac, sont introduits pour soutenir
l'amendement de M^r Clémence de Nadallac -

M^r Balzan, Président de la Chambre consultative de l'arrondissement de Chateauroux
dit qu'il y a intérêt à mettre en communication directe Guéret et Chateauroux
~~sur la ligne~~ Les industries métallurgiques qui existaient autrefois ont disparu
cependant le pays est riche, il y a des industries à créer - Des gisements
de phosphates à exploiter - l'hectare valait 1000^t il y a quelques années
il paraît valoir en ce moment de 3 à 5 000^t - les terrains sont
très fertiles - la culture de la culture se développerait beaucoup

ce serait la ligne la plus directe sur Paris depuis le Cantal
 on irait à Chateauroux des établis^{sements} militaires importants.
 Le Baston n'a aucune importance; il y a intérêt à réduire le
 nombre des arcs de train capes -
 M de Nadaillac, conseiller d'arrondissement d'Aiguande appuie
 les raisons développées par M Balyas -
 Aiguande a de forts intérêts -
 Il faut que le quadrilatère actuellement desservi de
 chemins de fer soit desservi par la diagonale Guier, Aiguande
 Clermont Neuvy -
 Cette nouvelle ligne descendrait 30 000 la vallée de Gouy
 La distance vers Paris serait beaucoup moindre -
 Les frais de construction seraient peu élevés à cause de la présence
 de matériaux de bonne qualité -
 Le charbon serait amené à bon marché dans une pays grandement
 qui en est dépourvue
 Le tracé est basé à 2^h 1/4

Le Secrétaire


Séance du 27 Mai 1881.

La discussion s'engage sur le question de savoir s'il y a lieu d'adopter
 les amendements de M Nicod, D'ampart, et de M Clémens et de Daudy
 Mautin part -
 après explication de M Curriot et observations de M Testelin
 la Commission a l'unanimité déclaré qu'il y a lieu de rejeter les
 amendements -
 Sur le projet de loi de Neuvy à 5^h Dégis, M Boyerian
 manifeste l'intention de présenter des observations -
 Il pense qu'il convient d'examiner deux points: 1° le point de savoir
 si la nouvelle ligne ne peut pas être dirigée vers aut un autre lieu
 2° s'il y a un contrat entre l'Etat et le Dept ou la C^{ie} concessionnaire

Il y a des précédents - en 1872 M. Subervielle a obtenu, malgré un avis
du Conseil d'Etat - une décision favorable de l'Assemblée nationale
opposée à Valenciennes pour audition de témoins
La séance est levée à 2^h 1/4

Le Secrétaire

[Signature]

Le jour du 27 Mai 1881

La séance s'ouvre à 1^h 1/4 sous la présidence de M. Chastelain
~~de l'âge~~ -

M. Chabrier et Soubie sont entendus - (Nérigny à S. Dyon)
M. Chabrier dit qu'à l'époque du classement il avait été entendu que
l'histoire ne passait pas par la Vallée de la Saulx.

Le 12 Janvier 1876 le ministre (Chailaux) a fait espérer ^{aux députés} que
l'Etat, qu'on ne pouvait pas par cette vallée. (verbale)

M. Chabrier dit que la ligne d'intérêt local serait traitée par la ligne
d'intérêt général -

M. Soubie rappelle les conclusions du rapport des Ingénieurs - conclusions
citées dans le minuscule joint au dossier -

Il rappelle un rapport de M. Margaine concluant (à l'occasion
d'une pétition déposée à la Chambre des Députés) au sujet de la ligne
de Nérigny à S. Dyon - (pétition n° 2822 - 1880)

La ligne a été classée avec une réserve de la Commission - (bate
de la réserve) Au moment de la discussion, M. Subervielle a pris
acte de la réserve au profit du ministre - (10 Mars 1879)

Il a été fait des tentatives d'études en dehors de la Vallée de la Saulx,
ces études conduisaient à 0,008 au lieu de 0,007. On discutait de
populations nouvelles - Au point de vue militaire, il y a 1^{er} de moins
un pt de vue des ponts, ^{ouverts} on ne peut pas s'affirmer, parce que des
études n'ont pas été faites

On serait un peu plus dans les tables vertes, conditions defectives,
mais c'est une question de dépense et non d'utilité.

La proposition forme est une demande de nouvelle ^{aux frais} étude, un délai de trois mois est suffisant —

Les avis du gouvernement en 1871 et en 1879 diffèrent — Il doit repayer les dommages —

Pour cela, dit M. Chalut ^{et subsidiairement} pourrait-on penser simultanément les études définitives et l'étude nouvelle de l'ancien projet —

subsidiairement, la loi demande que la principe d'une indemnité soit versé dans la loi. C'est de toute équité.

La convocation en 1874 des Mémoires de la guerre et des Travaux publics paraît nécessaire —

L'ancien est levé à 1^h 3/4

Le secrétaire

L'ance de 1^{er} juin 1881

L'ancien s'ouvre à 2^h 1/4 sous la présidence de M. Coste.

Étaient présents M. Coste, Président, Luriston secrétaire, Calmon, Vieillard Nizogues Malherbe, M. le Ministre de la guerre et M. le Directeur ^{général} des chemins de fer sont introduits —

M. le Ministre de la guerre dit qu'il tient essentiellement à ce que les pentes ne dépassent pas 9,008 espères comme soient au maximum de 500 m. Ces conditions rigoureuses sont indispensables pour éviter toute chance de retard dans le marche des trains et le mouvement des troupes —

M. le Ministre de la guerre insiste vivement pour que la ligne soit exécutée à bref délai —

M. le Directeur général des chemins de fer dit qu'un ajournement de trois mois ferait perdre la campagne — si la déclaration d'utilité publique est prononcée dès à présent, on pourra ^{l'ouvrer le plus tôt} commencer le souterrain du pont de partage.

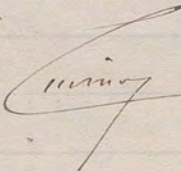
Le tracé au quel les concessionnaires des chemins de la Meuse ont fait allusion serait difficile et coûteux — (voir minutes de plus) — Il a été examiné par les ingénieurs, et dans un rapport du 22 juillet 1879, le Directeur général des divisions fournit des appréciations très détaillées sur le convenance d'un tracé établi à travers la forêt de Trois-Fontaines.

Ces circonstances se résument comme il suit: Nécessité de construire
 nos souterrains d'une longueur ensemble de 1000 mètres, traversés
 de terrains peu solides (sables verts et argils) et d'un terrain escarpé
 marécageux; semblait exécuter dans des conditions difficiles et onéreuses,
 traversés d'une pays pauvre, enfin au point de vue de dépenses
 d'au moins un million - Le chiffre dépasse évidemment la utilité
 que l'on a la justification de sauvegarder. La cession d'intérêt local serait
 d'ailleurs peu atteinte. Le petit chemin de fer passe au milieu des villages
 et par des usines et continuera à recueillir la presque totalité de leurs produits
 ni le Ministre de la guerre dit que la ligne présentée par le
 Gouvernement donne, au point de vue des raccordements avec les autres
 lignes toutes les satisfactions désirables, et doute que la variante
 opposée offre de pareilles conditions - Le passage à travers la forêt
 dans un pays dépourvu de toute population, constituerait une gêne pour
 les mouvements de troupes, les quels ne trouveraient aucune ressource
 sous un toit sur le côté stratégique des troupes, il fait observer
 que la ligne projetée, établie à flanc de coteau, sur la gauche
 de la vallée de la Saulx offre des positions de défense consommables.

ni le Ministère de la guerre qui fait exécuter les travaux d'urgence, dans
 l'intérêt de la défense du pays, l'année 1882 sera suffisamment
 chargée par des travaux nécessaires aux mouvements de concentration
 ni le Directeur général des chemins de fer consulte sur la question
 d'indemnité dit que le cahier de charges art 60 est formel
 à cet égard et que cet article est absolument contraire aux prétentions
 des concessionnaires -

ni Malou rappelant les précédents de l'affaire, fait allusion
 à la lettre adressée au Ministre des Travaux publics en janvier 1876
 lettre à laquelle il a été fait seulement une réponse verbale
 (audience du 16 janvier 1876) et sur que peut-être au point de
 vue de l'équité, il y aurait lieu de s'en tenir à une indemnité
 obtenue par voie gracieuse - Il émet d'ailleurs l'opinion
 que dans le rapport, on doit seulement faire mention
 de cette solution, sans l'appuyer ni la repousser -
 En droit le Sénat n'a pas à intervenir -
 C'est dans ce sens que le rapport devra être rédigé

M^r Curmiot est autorisé à déposer le rapport —
 M^r Curmiot est également autorisé à déposer les deux rapports
 dont il donne lecture et qui concernent
 le 1^{er} la déclaration d'utilité publique du chemin de fer de l'Albi
 à S^t Affrique
 le 2^e le rachat de la ligne de Narbonne à Gondrecourt
 La séance est levée à 3 h 1/2.

Le Secrétaire


Le 8^e jour du 8 juillet 1881

La séance s'ouvre à 1 h 1/2 sous la présidence de M^r Costet
 Étants présents : M^r Costet, Curmiot, Secrétaire, Vieillard Migeon
 Malus et Bojérian —

M^r Bojérian donne lecture du rapport qu'il a préparé sur le
 projet de loi relatif au chemin de fer de S^t Louis abbauciat avec embranchement
 sur le Col des Jonction —

Le rapport est adopté —

M^r Malus donne lecture de son rapport sur le chemin de fer de Carhaix
 à Morlaix — Les conclusions sont adoptées —

M^r Daussel et de Bostredan sont introduits pour présenter des observations
 sur la ligne de Nantua à Sarlat —

M^r Daussel demande que l'on rectifie l'assertion du rapport de la Chambre
 des Députés — L'avis du conseil g^l a été émis en temps utile — on l'a
 accueilli un peu tard —

M^r de Bostredan soutient son amendement — Il regrette que l'ordonnance
 ne fasse pas mention d'une halte destinée à desservir Terrason — et
 ainsi au port de l'île — L'amendement avait pour objet d'appeler l'attention
 de l'administration sur Terrason —

M^r Daussel insiste sur l'utilité de ne pas diminuer le rayon des
 courbes et de ne pas augmenter les déclivités —

La Commission avertit les témoins du rapport et est autorisée à déposer —

M^r Curmiot donne ensuite lecture des rapports qu'il a préparés

Sur les projets de loi suivants,

- 1° - Incorporation dans le réseau d'intérêt général de la ligne de Carentan à Carthage
- 2° Déclaration d'utilité publique de Limoges à Brives
- 3° - Incorporation du chemin d'Espinas à Velours
- 4° - Déclaration d'utilité publique du chemin de Mende à Solhac-le-Château
- 5° - id - de Dax à St Sever

x Les rapports sont approuvés
 La séance est levée à 2 h 1/2

Le Secrétaire

[Signature]

- 6° - Déclaration d'utilité du chemin de fer de Digne à Castellane
- 7° - id - d'Autavelle à Mauléon
- 8° - id - de Bayonne à St-Jean-Pied-de-Pors
 et à St-Etienne de Navarrenx

Leurs rapports sont approuvés

[Signature]

Adopté le 26 juillet 1881

La commission se réunit à une heure sous la présidence de M. Costelin.

Sont adoptés - 1° un rapport présenté par M. Costelin, sur le projet de loi ayant pour objet la déclaration d'utilité publique d'un chemin de fer de ou près Chioux à Lourdes.

2° un rapport de M. Boyer sur un projet de loi ayant pour objet la déclaration d'utilité publique d'un chemin de fer d'intérêt local de Caracou sur Arisq à Laurat.

3° un rapport de M. Boyer sur un projet de loi ayant pour objet la déclaration d'utilité publique d'un chemin de fer de ou près Chioux à Lourdes.

pour objet la déclaration d'utilité publique
d'un chemin de fer de Guémené à
La Chapelle-sur-herbe.

4^o - un rapport de M. Rogé sur le
chemin de fer de Dol à Dolignac.

5^o - un rapport de M. Rogé sur le
chemin de fer de Carmaux à Bardac.

6^o - un rapport de M. Costelin sur le
chemin de fer de Quilès à Rivet.

7^o - le rapport de M. Calmon sur le
chemin de fer de Houlès à Espignac
à Balmuccia.

8^o - le rapport de M. Costelin sur le
chemin de fer de Castelsarrasin à Lourdes.

9^o - le rapport de M. Malou sur 1^o
le chemin de fer de Bourges à Avallon

2^o le rachat des lignes de Bourges à
Gien et d'Argent à Beaugency. La Hollande
après avoir passé à l'ordre du jour sur
les propositions 162 et 164.

3^o sur
le chemin de fer de Loulé à Carhai

4^o sur le chemin de fer de la Devinière
à Dinan et à Dinard.

Le Secrétaire
J. Malou

Le Président
A. Costelin

Séance du 28 juillet 1881

La séance est ouverte à une heure sous le
 quart sous la présidence de M^r Costelin.

Sont adoptés les rapports 1^o de M^r Bogerian
 sur le chemin de fer de Carasco sur Arroyo à
 Laurat, - 2^o de Zambora à Linceus, - 3^o de
 M^r Malen, sur le chemin de fer d'Aubert à Bassac
 4^o du même sur le chemin de fer de Pérac à
 Mont de Marsan, - 5^o de M^r Bogerian, sur le
 chemin de fer de Fougères à Vitré, - 6^o du même
 sur le chemin de fer du Landou bordelais -
 7^o de M^r Costelin sur le chemin de fer de
 Lidi - Cal. Abbis à Gros-El-Ma.

La séance est levée

Le secrétaire

J. Malen

Le Président

M^r Costelin

Séance du 8 décembre 1881

La séance est ouverte à 2^h 1/2

Présents: M^r Costelin Président, Curmiot secrétaire, Malen, Calman, Vaillaud-Migau
 M^r de Mabilly et Bogerian -

M^r Curmiot donne lecture de rapport qu'il a préparé pour le projet de loi relatif
 à l'établissement d'un chemin de fer de Guillan à Rivesaltes - La Commission
 approuve les conclusions du rapport et en autorise le dépôt.

M^r Curmiot expose ensuite les difficultés d'interprétation aux quelles donne lieu l'article
 du projet de loi relatif au chemin de fer d'Etival à Senones - Après une discussion à
 laquelle prennent part tous les membres de la Commission, M^r Curmiot est invité
 à demander au Ministre des Travaux Publics les explications nécessaires - Le rapport
 sera déposé ultérieurement -

La séance est levée à 3^h

Le secrétaire

Curmiot

L'Anna de 1^{er} Mai 1885

La séance s'ouvre à midi 1/2 —

Présents MM Testelin, Président, Guignot Secrétaire
Malou, M^{rs} de Mabrille, Vieillard Nizac —

La Com réunie à l'effe d'examiner la question de savoir
si l'Etat doit rester saisi du dossier relatif au chemin de
fer des Mouchins, décide que le Président et le Secrétaire
s'entendent avec le Président du Sénat pour savoir
quelle est la solution définitive à adopter

La séance est levée à 1^h

Le Président

Le Secrétaire

A. Testelin

Guignot